

NEEL TRIMARANS

Neel

Evolution



Testo di Nico Caponetto, Foto di Olivier Blanchet - Impresione di navigazione n. 1739

Prezzo base
Euro 1.598.000
Iva esclusa
franco cantiere



Vuoi vedere altre foto della barca in prova? Vai su www.nautica.it/photo



Scheda tecnica

Lunghezza f.t	m 19,80
Lunghezza al galleggiamento	m 19,00
Larghezza massima	m 12,05
Rapporto lunghezza/larghezza	1,64
Dislocamento	kg 22.500
Pescaggio	m 1,80
Tipo di armamento	sloop
Albero: standard in alluminio anodizzato laccato bianco con due ordini di crocette	
Performance	albero e boma in fibra di carbonio
Boma	in alluminio anodizzato
Vang	rigido con paranco
Timoneria	idraulica

Sartame	cavo spiroidale 1x19
Randa standard: superficie 110 mq, full batten con tre mani di terzaruoli	
Genoa standard	superficie 96 mq, rollabile
Trinchetta	superficie 34,5 mq, autovirante
Assimetrico	245 mq
Motorizzazione barca in prova	Volvo Penta 150 hp
Tipo di trasmissione	linea d'asse
Elica	3 pale abbattibili
Capacità serbatoio carburante	1050 litri
Capacità serbatoio acqua	950 litri
Principali dotazioni standard: randa Full Batten, genoa, trinchetta autovirante, attrezzature di coperta standard.	

Principali optional: albero e boma in carbonio, aria condizionata, desalinizzatore 200 l/h, riscaldamento Webasto, Ais, bow thruster, inverter 5000/12°, cucina allestita in pozzetto, antivegetativa, due tavoli sul fly bridge, asimmetrico con circuito, elica a 4 pale abbattibili

Progetto Joubert-Nivelt
Interior Design Frank Darnet

Costruttore: Neel Trimarans; 4 rue Virginie Hériot, 17000 La Rochelle, Francia; www.neel-trimarans.com
Importatore: Yachtsynergy; Cala Galera, box 24, 58018 Porto Ercole (GR) - tel. 0564 830234; www.yachtsynergy.it; info@yachtsynergy.it



MOTORE giri/min	VELOCITÀ nodi
1000	3,3
1500	4,4
2000	5,8
2500	7,1
max3190	8,5

Quando nel 2009 Eric Bruneel lasciò Fountaine Pajot per fondare la Neel Trimarans, il primo progetto a vedere la luce fu il Neel 45, pensato per la crociera pura, e soprattutto familiare, destinato cioè a un armatore che doveva trovare nella semplicità di conduzione e manovrabilità, elementi di qualità pari a quelli generati dai grandi spazi e comodità interna ed esterna. Sezioni di prua degli scafi molto fini, manovre concentrate sul fly bridge e organizzate in modo molto razionale, per una conduzione anche in solitario, pozzetto e salone non solo molto spaziosi ma così

Cresce la nuova generazione dei trimarani Neel con l'evoluzione del 65 piedi. Stesse linee d'acqua ma una vera e propria reinterpretazione degli spazi interni alla ricerca di un nuovo modo di vivere il multiscafo.

bene comunicanti da creare, nelle giornate di bel tempo, un unico

grande spazio. Gettate le basi concettuali, e ottenuto un buon successo commerciale, la Neel cresce di misura, mettendo in acqua il 47 e il 51 piedi e infine il 65.

Dieci anni dopo è nata la seconda generazione di trimarani Neel. Prima con l'evoluzione del 45 piedi e ora con la nascita del Neel 65 Evolution. Rispetto ai predecessori, il DNA è lo stesso per quanto riguarda manovre, disegno degli



Lo scivolo del garage del gommone posto alla poppa dello scafo centrale





scafi, concentrazione massima dei pesi nello scafo centrale; quello che cambia è il maggior uso di materiali compositi e, soprattutto, una nuovissima concezione degli spazi interni che ne rivoluziona la fisionomia.

Per cogliere il vero senso dell'evoluzione che questo modello rappresenta rispetto al "vecchio" Neel 65, bisogna analizzare soprattutto il ponte principale. Nel precedente modello, il grande spazio interno accoglieva due cabine matrimoniali, la cucina centrale e la dinette nella parte poppiera. Con la nuova versione, lo studio Franck Darnet Design ha introdotto il concetto di Cockloot, diventato fra l'altro marchio registrato di Neel Trimarans. Si tratta in sostanza della fusione dei concetti di Cockpit e Saloon, attraverso la creazione di un enorme spa-

zio centrale, di un salone vista mare nella zona prodiera – a sinistra del quale è stata ricavata una stazione per la navigazione - e nella organizzazione di una grande cucina sulla dritta che si affaccia anch'essa sul mare. Sparisce quindi la cabina matrimoniale di dritta e rimane, immensa, la suite armatoriale che occupa gran parte della zona che si affaccia sulla sinistra. Il centro di comando del Neel 65 Evolution si trova sul fly bridge. Si tratta di 33 metri quadrati organizzati in modo molto efficace. Nella zona anteriore, sotto l'albero, sono stati collocati, oltre alle due ruote del timone, tutti gli strumenti elettronici e le manovre servite da tre winch elettrici. Alle spalle è stata creata una zona pranzo completamente separata dall'area equipaggio dove,

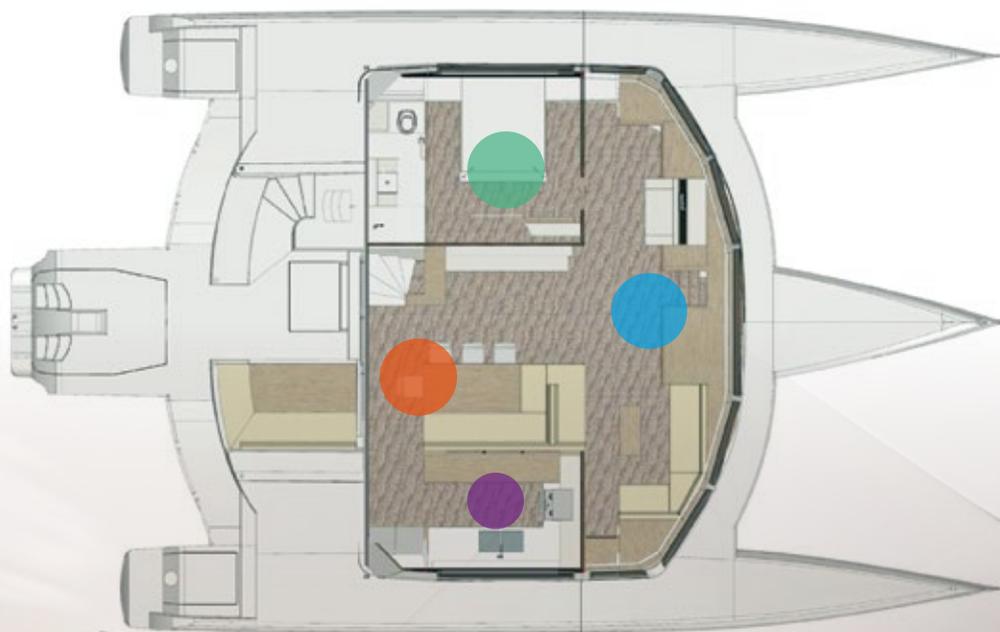




oltre a un tavolo per otto persone, è stata ricavata anche una zona prendisole.

Il Volvo 150 cavalli ci porta fuori dal porto contrastando una corrente di 2 nodi e un vento sulla prua di 17. A 2500 giri sviluppiamo una velocità di 7,1 nodi rispetto al suolo. Allontanatici dai bassi fondali, issiamo randa con una mano di terzaroli e apriamo il genoa. Con questo assetto e un vento reale di 17 nodi al traverso, superiamo gli 11 nodi di velocità. La reattività alle correzioni è buona, anche se, naturalmente, i 12 metri di larghezza generano un'inerzia sconosciuta sui monoscafi.

Decidiamo di provare qualche virata. In condizioni di tempo buono, un uomo si può portare a prua e far passare



a mano la bugna del genoa davanti allo strallo della trinchetta. In queste condizioni preferiamo rollare la vela di prua più grande e aprire la trinchetta. "Ready to tack?" "Ready". Il Neel porta i suoi tre scafi al vento lentamente ma con una rassicurante progressione. Supera l'onda al mascone e prende il nuovo bordo su un angolo comodo ed efficace di 60 gradi. Dopo qualche virata e un paio di abbattute, si decide di rientrare. Apriamo il genoa e quando intercettiamo le boe che ci allineano in acque sicure verso il porto, ci godiamo le ultime miglia scivolando a 8 nodi con un bel lasco.



Valutazioni sulla barca provata

Allestimento tecnico della coperta: la parte tecnica della coperta è concentrata sul fly bridge. Tutte le manovre a portata di mano, vele issate e manovre possibili con equipaggio ridotto a 2 persone.

Riduzione fiocco: manovra semplice dal fly bridge.

Riduzione randa: presa diretta dal fly bridge.

Trattamento antisdrucchiolo: efficace.

Allestimento del pozzetto: molto spazioso con una cucina attrezzata con piastra frigo e lavello. Comodi gli accessi ai passavanti e ben protetta la salita sul fly.

Vani di carico: grandi volumi disponibili ovunque.

Risposta al timone: precisa, ma la trasmissione idraulica genera una resistenza non piacevole.

Stabilità di rotta: molto buona.

Manovrabilità in porto: il bow thrust fa il suo lavoro. In assenza, difficile.





Comandi motore: leveraggio in ottima posizione, strumenti ben visibili.

Ergonomia e sicurezza in esterno: considerati i grandi spazi, tutti gli spostamenti sono molto agevoli. Da sottolineare l'attenzione posta nel proteggere i passaggi potenzialmente più pericolosi con mare mosso, quale la salita sul fly.

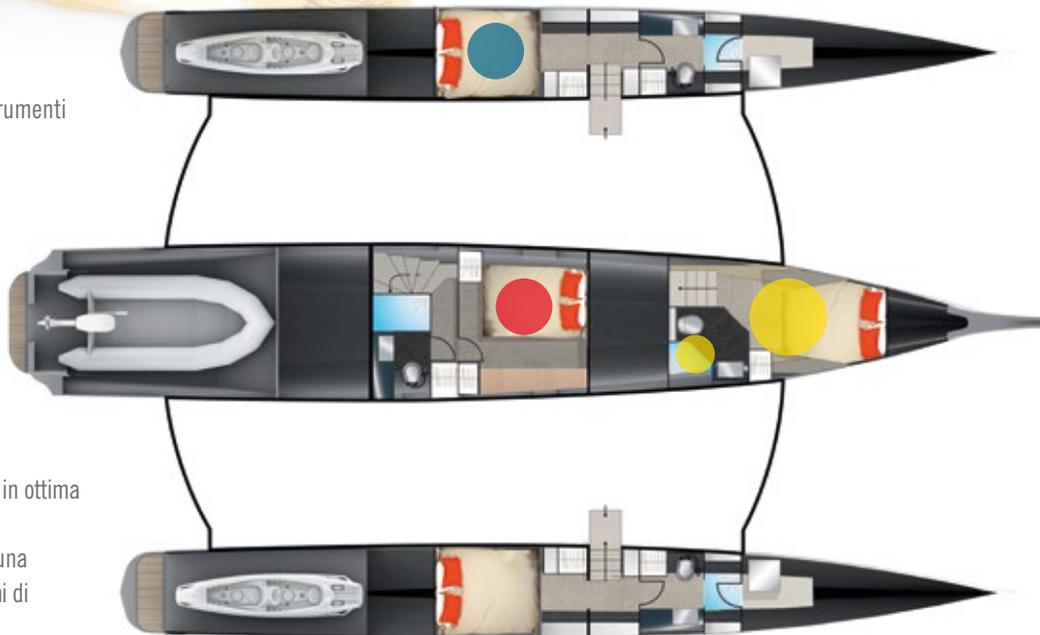
Ingresso in cabina: eccellente, sullo stesso piano del pozzetto.

Tientibene: assenti.

Illuminazione naturale: eccellente.

Dinette: concezione innovativa del quadrato, ambienti in ottima comunicazione fra loro.

Cucina: ampia, in contatto con il quadrato attraverso una grande finestra e con eccellente vista mare. Molti piani di appoggio e grande ergonomia.



Cabina armatoriale: una vera e propria suite sul ponte principale con letto matrimoniale casalingo e una vista mare eccellente.

Cabine ospiti: tutte nei tre scafi di discrete dimensioni.

Toilette: tutte di uso esclusivo per ogni cabina, buone dimensioni.

Carteggio: grande tavolo, posizionato nella zona prodiera del quadrato.

Ergonomia e sicurezza sottocoperta: molto buona l'ergonomia generale intesa come spostamenti e comunicazione fra gli spazi. La sicurezza attiene soprattutto alla stabilità del trimarano.

Sala macchine: spaziosa e ben ispezionabile.